

12
82

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

XXIX. Internationaler
Modellbahnwettbewerb



Eisenbahnen im Winter ...

... bieten natürlich Möglichkeiten, einmalige Motive im Bilde festzuhalten. Wir wissen alle, daß gerade dann, wenn große Schneemassen von den Bahnanlagen zu beseitigen sind, sich Tausende Frauen und Männer Tag und Nacht dafür einsetzen, den Zugverkehr sicher aufrechtzuerhalten. Das Interesse, die Bahn in dieser reizvollen Jahreszeit auf den Film zu bannen — sei es in Farbe oder in Schwarzweiß — hat bei den Eisenbahnfreunden merklich zugenommen.

Vielleicht probieren Sie es auch einmal!

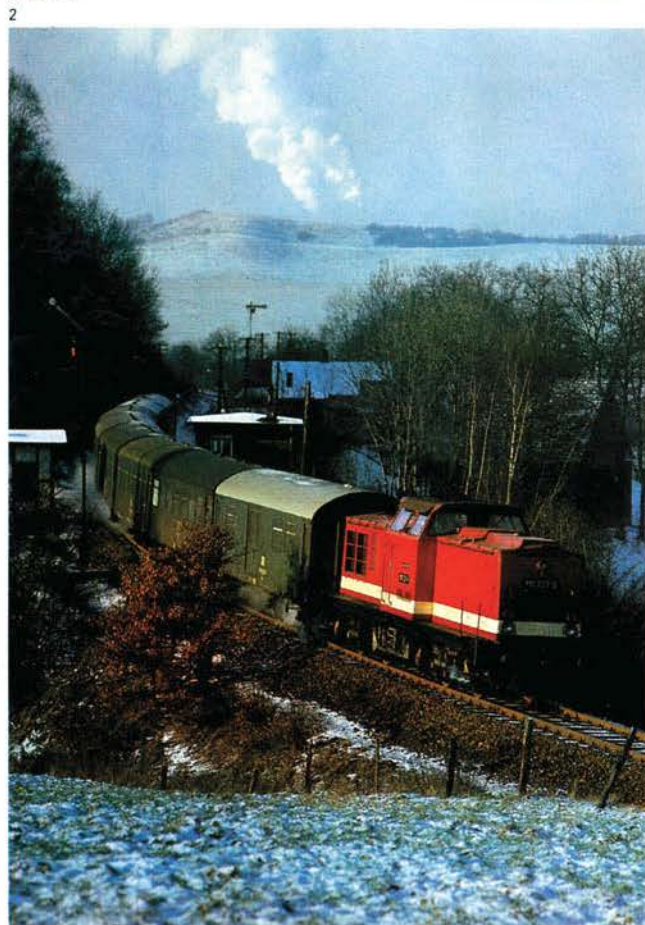
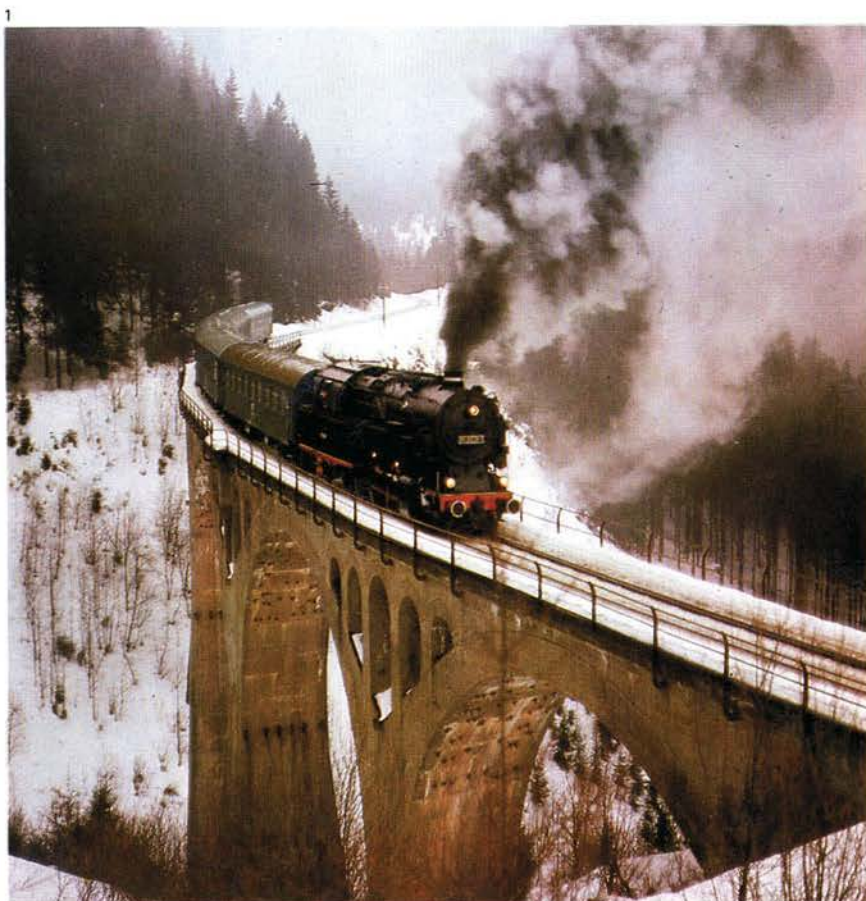
1 Als zwischen Saalfeld und Sonneberg die 95er noch planmäßig dampfte, standen täglich Eisenbahnfreunde an dieser Strecke. U. B. z. die 95 0028 auf dem Viadukt „Nasse Delle“ am 1. Februar 1980 vor einem Personenzug.

2 Der starke Winter 1978/79 ist noch in guter Erinnerung. Wenn es auch vielfach Zugverspätungen gab, die Eisenbahn fuhr, wie hier am 20. Januar 1979 auf der Strecke Karl-Marx-Stadt—Bärenstein mit der Lok 110 727.

3 Heizlokomotiven sind besonders während der Wintermonate noch heute in manchem Bw unentbehrlich. Lok 86 1056 vor dem Bw Falkenstein (Vogtland) am 13. Februar 1978, wo sie auch im Winter 1981/82 Dienst tat.

4 Traditionslok 94 1292 bei Schleusingen Ost am 19. Februar 1978.

Fotos: R. Steinicke, Dresden (2) und G. Feuereisen, Plauen (2)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
31. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbild

Auch in diesem Jahr organisiert die Berliner Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg“, die anlässlich ihres 20jährigen Bestehens als Hervorragendes Volkskunstkollektiv ausgezeichnet wurde, eine Modellbahn-Ausstellung, die vom 18. Dezember 1982 bis 4. Januar 1983 geöffnet sein wird.

Das Foto zeigt einen Ausschnitt von der H0-Gemeinschaftsanlage, die insgesamt aus drei Teilen besteht und Hochgebirgsatmosphäre vermittelt. Das Motiv: Hauptbahn mit einer im Entstehen begriffenen Zahnradbahn. Neben dieser interessanten Anlage gibt es noch mehr zu sehen. Ein Besuch lohnt sich!

Foto: P. Dargel, Berlin

5. Verbandstag des DMV der DDR	2
Kurzmeldungen	3
Rolf Küpper	
Die Oberweißbacher Bergbahn	4
Juri Leonidowitsch Iljin	
Museumslokomotiven in der Sowjetunion	8
Kurzmeldungen	11
Erich Preuß	
Was ist richtig: „Adler“ oder „Der Adler“?	12
Gottfried Köhler	
Nullserien-Reisezugwagen aus Halberstadt	13
Die Glückwünsche des Herrn Gert Sch.	14
80 009 hat ausgedient	17

Über den XXIX. Internationalen Wettbewerb in Brno	18
Tips	25
Rolf-Dieter Schmidt	
TT-Anlage mit den Abmessungen 1100 mm × 1700 mm	26
Hans Retter	
Anregungen vom Vorbild: Mastgründungen bei der Elektrifizierung	28
Claus Dahl	
Umbauanleitung von H0-Lichtsignalen mit Lichtfaseroptik	30
Michael Huth	
14. Spezialistentreffen – Bewährtes konnte fortgesetzt werden!	33
DMV teilt mit	35
AG 2/15 „Spreewaldbahn“ Cottbus – Hervorragendes Volkskunstkollektiv	36
Historische Straßenbahnen	3. US

**Jahresinhaltsverzeichnis der Hefte
1 bis 12/1982**

15/16, 21/22

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner“
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR - 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden

Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm,
Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Dipl.-Wirtschaftler Rolf Karl,
Sonneberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR - 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge
sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 11. 11. 1982
Geplante Auslieferung: 13. 12. 1982

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeit-
schriftenhandel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb
GmbH., Berlin (West) 52, Eichborn-
damm 141–167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH
& Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürsten-
str. 111.

Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den
Verlag vermittelt.



5. Verbandstag des DMV der DDR — Beitrag für sozialistische Lebensweise

Im Klubhaus der Eisenbahner in Magdeburg fand am 5. November 1982 der 5. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR statt. Das höchste Organ des Verbandes nahm die Rechenschaftsberichte des Präsidiums und der Zentralen Revisionskommission entgegen, faßte zwei Beschlüsse über grundsätzliche Aufgaben und Änderungen des Statutes und wählte einstimmig das neue Präsidium und die Zentrale Revisionskommission.

„Alle Mitglieder unseres Verbandes wissen“, sagte Präsident Dr. Ehrhard Thiele, „daß wir unserer interessanten Freizeitbeschäftigung nur nachgehen können, weil durch die konsequente Friedenspolitik unserer Partei und Regierung dazu die Voraussetzung geschaffen wird. Dafür möchten wir an dieser Stelle besonders danken und damit die Verpflichtung verbinden, auch in Zukunft alles zu tun, um die uns gestellte kulturpolitische Aufgabe zu erfüllen.“ Ein herzlicher Dank galt auch dem Minister für Verkehrswesen der DDR und seinem Leitungskollektiv für die hervorragende materielle und

ideelle Unterstützung, die sich in vielfältiger Form auf allen Gebieten der Verbandsarbeit widerspiegelt. Dank erhielten auch das Ministerium für Volksbildung, die Pionierorganisation, die Betriebe der Modellbahn-Industrie, der VEB transpress-Verlag, der Verlag Bild und Heimat und alle Nahverkehrsbetriebe unserer Republik, die durch eine ständige Fürsorge dem Verband wertvolle Hilfe geben.

Im Rechenschaftsbericht konnte festgestellt werden, daß die auf dem 4. Verbandstag gestellten Aufgaben voll erfüllt worden sind. Der Verband ist heute, nach über 20jährigem Bestehen, eine gesellschaftliche Kraft, die ihren festen Platz in unserer sozialistischen Gesellschaft einnimmt. In den vergangenen vier Jahren konnte dank einer ideenvollen und fleißigen Tätigkeit in den Arbeitsgemeinschaften, Kommissionen und Bezirksvorständen ein großer Schritt nach vorn getan werden. So ist die Mitgliederzahl um 28 Prozent auf 7430 gestiegen, darunter sind 1020 Schüler. Zur guten Bilanz der zurückliegenden Legislaturperiode zählen auch 174 000 Stunden, die im Rahmen der volkswirtschaftlichen Masseninitiative zum Auf- und Ausbau von Arbeitsräumen, zur Unterstützung der Deutschen Reichsbahn und der Nahverkehrsbetriebe geleistet wurden sowie 80 000 Mark Spenden für das Solidaritätskonto.

Der Rechenschaftsbericht enthielt eine Fülle von Beispielen bemerkenswerter Aktivitäten. In den vergangenen Jahren sind z. B. über 60 historische Straßenbahnfahrzeuge neu aufgebaut, restauriert und in ungezählten freiwilligen Arbeitsstunden als technische

Denkmale hergerichtet worden. Eine außerordentlich gute Aufnahme fanden der Film „Traktion mit Tradition“ sowie die zahlreichen Sonderfahrten. Wertvolle Erfahrungen wurden mit vertraglichen Vereinbarungen (AG 3/72 Annaberg-Buchholz und AG 3/75 Zwickau) mit der Deutschen Reichsbahn über Pflege- und Unterhaltungsarbeiten an Traditionsfahrzeugen gesammelt, die aber noch stärker verallgemeinert werden müssen.

An rund 18 000 Ausstellungstagen zeigten Arbeitsgemeinschaften ihre Ergebnisse beim Bau von Anlagen und Modellen Hunderttausenden Besuchern. Hinzu kommen noch viele Aktivitäten auf internationaler Ebene, im MOROP, im Internationalen Modellbahn-Wettbewerb, im Zusammenwirken mit Verbänden sozialistischer Länder.

Im Tagungsraum stand auf einem Transparent: „Kulturvolle Freizeitbeschäftigung — Ausdruck sozialistischer Lebensweise“. Die Rechenschaftsberichte als auch die 18 Diskussionsredner machten deutlich, daß unser Verband auch aktiver Gestalter sozialistischer Lebensweise ist. Darin waren sich auch der Mitarbeiter der Abteilung Transport- und Nachrichtenwesen im ZK der SED, Dieter Zobel, der Präsident des MOROP, Ferenc Szegő, der Mitarbeiter beim Zentralvorstand der IG Transport- und Nachrichtenwesen Manfred Kuhn und der Stellvertreter des Generaldirektors des VEB Kombinat Spielzeuge Sonneberg Klaus Ehnes mit uns einig, die als Gäste am Verbandstag teilnahmen. Ausführlicher berichten wir im Heft 1/1983.

R. H.

Das Präsidium

Dr. Ehrhard Thiele, Präsident
Günter Mai, Vizepräsident
Werner Löscher, Vizepräsident
Prof. Dr. Harald Kurz, Vizepräsident
Helmut Reinert, Generalsekretär
Heinz Bernhard
Dr. Christa Gärtner
Heinz Haase
Wolfgang Hanusch
Hans-Joachim Heine
Olaf Herfen
Rudi Herrmann
Dr. Michael Huth
Winfried Liebschner
Rudolf Mack

Andreas Mansch
Siegfried Miedecke
Peter Reichardt
Hans-Henning Schauer
Rudolf Starus
Rolf Steinicke
Helmut Übelhör
Hansotto Voigt
Hans-Dieter Weide
Bernhard Westphal

Die Zentrale Revisionskommission

Achim Delang, Vorsitzender
Heinrich Baum

Werner Burandt
Horst Kohlberg
Günther Schönherr

Vorsitzende der Kommissionen des Präsidiums

Heinz Haase, Nahverkehrsfreunde
Wolfgang Hanusch, Wettbewerbe
Olaf Herfen, Technik
Rudolf Starus, Öffentlichkeitsarbeit
Rolf Steinicke, Freunde der
Eisenbahn
Hans-Dieter Weide, Jugend

Ergänzung zu Frankfurt (Oder) — Kietz

Dieter Walzik aus Berlin schrieb uns nach Veröffentlichung des Beitrages „125 Jahre Frankfurt (Oder) — Kietz“:

„Gemäß der Kilometrierung müßte eigentlich die Jubiläumsstrecke Kietz—Frankfurt (Oder) genannt werden, denn sie begann beim Kilometer 0,0 in Küstrin-Kietz (heute Kietz) und endete beim Kilometer 28,57 in Frankfurt (Oder). Von dieser Strecke existiert eigentlich nur noch der Teil zwischen Kietz und der ehemaligen Betriebsstelle Wüste Kunersdorf (Wü), etwa 3,3 km südlich von Lebus beim Streckenkilometer 20,6 gelegen. Der Abschnitt zwischen der heute nicht mehr bestehenden Abzweigstelle Wü und Booßen wurde erst mit dem Bau des Verschiebebahnhofes Frankfurt (Oder) — Baubeginn ab 1910 — geschaffen. Deshalb gibt es heute nur noch eine Strecke bei

der DR, die die Bezeichnung Kietz—Booßen trägt. Diese Strecke war zweigleisig ausgebaut und diente vom Vbf Frankfurt (Oder) über Booßen bis zur Abzw Wü dem Güterverkehr, während die ursprüngliche Strecke über Wü und Kliestow (Kreis Lebus) nach Frankfurt (Oder) Personenbahnhof (Fk) dem Personenverkehr vorbehalten blieb und zwischen Wü und Fk eingleisig betrieben wurde.

Letzterer Abschnitt existiert seit Betriebseinstellung im Frühjahr 1945 nicht mehr. Er wurde abgebaut, da die geringen Zugzahlen in Richtung Kietz eine Wiederinbetriebnahme nicht erforderlich machten. Die Wiederinbetriebnahme der Strecke zwischen Booßen und Podelzig erfolgte im Jahre 1947. Zwischen Frankfurt (Oder) Pbf und Booßen wird seit dieser Zeit das sogenannte Personenzuggleis der Strecke nach Bad Freienwalde mit genutzt.

Nach Beseitigung der Schäden an den Bahnanlagen, die durch die Überschwemmungskata-

strophe vom März 1947 im Oderbruch hervorgerufen wurden, erfolgte die Betriebsaufnahme ab Oktober 1948 bis Reitwein. Zwischen Kietz und km 7,2 blieb die Strecke weiterhin unterbrochen. Erst Mitte 1950 konnte die Strecke wieder durchgehend bis Kietz befahren werden.

Um eine direkte Verbindung von der Strecke Berlin—Kietz (Kostrzyn) nach Frankfurt (Oder) unter Tangierung von Kietz zu schaffen, wurde in den letzten Jahren des zweiten Weltkrieges die sogenannte „Berliner Kurve“ konzipiert. Sie sollte in erster Linie strategischen Belangen der faschistischen Kriegsführung dienen. Diese Kurve wurde jedoch nicht mehr vollendet, lediglich das Planum war 1945 vorhanden. Erst mit der Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Kietz zum Grenzbahnhof wurde sie als Gleis 16 des Bahnhofes Kietz 1953/1954 fertiggestellt. Nunmehr bestand die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, zwischen dem Rbf Frankfurt

(Oder) und dem Oderbruch in Richtung Werbig Nahgüterzugverbindungen herzustellen und gleichzeitig eine Umleitungsstrecke zwischen Frankfurt (Oder) und Werbig über Kietz zu schaffen.

Abschließend sei noch bemerkt, daß die im Januar 1920 gebildete Reichsbahndirektion Osten zunächst ihren Sitz in Berlin hatte. Erst im September 1923 wurde sie nach Frankfurt (Oder) verlegt.“

Heck- an Heck-Traktion in Merseburg

Diesen auf der Linie 15 des VE Verkehrsbetriebes Halle in Merseburg abgewickelten Betrieb erwähnten wir im Heft 10/82 auf der Seite 5. Reinfried Knöbel aus Dresden schrieb uns dazu:

„Auch in Dresden wird bei Bedarf mit zwei T4D-Triebwagen diese Betriebsart angewendet. In den Jahren 1980/81 erwies sich der Einsatz eines solchen Zuges besonders während des Ausbaus der 1,7 km langen Strecke vom Straßenbahnhof Reick nach Prohlis als vorteilhaft. Bei Bedienung entsprechender Teilstrecken kann unmittelbar an die betreffende Baustelle herangefahren und ohne Nutzung einer Wendeanlage wieder zurückgefahren werden.“

Auch in anderen Städten, wie vor einiger Zeit in Schwerin und Magdeburg, bewährt sich diese Technologie. Doch bemerkenswert ist in Merseburg die Tatsache, daß dieser Betrieb ständig — also nicht nur bedarfsweise — abgewickelt wird.

Altes Schild und dennoch aktuell!



Eingesandt von Gert Hufe aus Ilmenau.

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

und die Redaktion „modelleisenbahner“
wünschen allen Mitgliedern unseres Verbandes
und ihren Angehörigen sowie den Lesern der Zeitschrift
ein frohes Weihnachtsfest
und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Museum in Kirchberg ad acta gelegt?

Unser Leser Thomas Eickel aus Zwickau schrieb uns:

„Mit großer Freude verfolge ich die Initiativen zahlreicher Eisenbahnfreunde, historische Fahrzeuge und Eisenbahnbauten zu erhalten. Besonders erwähnenswert ist der Museumsbahnhof Oberrittersgrün im Kreis Schwarzenberg. Ein Anziehungspunkt ist auch der Denkmalzug im erzgebirgischen Geyer. Alle diese Objekte — wie auch andere — werden mit viel Liebe gepflegt. Um so erstaunter war ich, als

ich mir in Kirchberg bei Zwickau einen Teil der ehemaligen Bahnanlagen der Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau—Kirchberg etwas genauer ansah.

Ein Teil dieses Geländes wird heute vom VEB Kraftverkehr Zwickau als Abstellplatz genutzt. Noch vorhanden ist der alte Lokscheunen, dessen äußerer Zustand mehr als erschreckend ist. Sämtliche Türen und Fenster sind stark demoliert.

Die im Schuppen abgestellten 99 581 ist zwar noch weitgehend erhalten. Jedoch sind auch die dort abgestellten Personenwagen 970-325 und 974-600 sowie der Gepäckwagen 974-382 stark beschä-

digt. Die Wagen wurden inzwischen völlig ausgeschlachtet. Für solche Zwecke hätte man auf den Ankauf dieser Fahrzeuge verzichten sollen. Ich frage mich, was soll daraus noch weiter werden?“

Diese Frage leiten wir hiermit an den Rechteinhaber des Gebäudes und der Fahrzeuge, dem Rat der Stadt Kirchberg, weiter.

Die älteste sächsische Schmalspurbahn hätte längst ein attraktives Denkmal verdient. Und das wäre mindestens schon 1981 zum 100jährigen Geburtstag dieser Bahn fällig gewesen.

Rolf Küpper, Rudolstadt

Die Oberweißbacher Bergbahn

Jährlich erholen sich Tausende Urlauber in den Bergen und Wäldern des Thüringer Waldes. Nicht nur die Naturschönheiten des Schwarzatales sind begehrte Erholungszentren. Zu diesem Landstrich gehört auch die Oberweißbacher Bergbahn. An der Strecke Rottenbach—Katzhütte liegt die kleine Talstation Obstfelderschmiede, wo die Standseilbahn ihren Anfang nimmt. Sie besteht im Jahre 1983 60 Jahre. Viel wurde über dieses Verkehrsmittel schon geschrieben; deshalb soll in diesem Beitrag auf besonders interessante und bisher vielfach unbekannte Entwicklungsetappen eingegangen werden.

Transportprobleme mußten gelöst werden

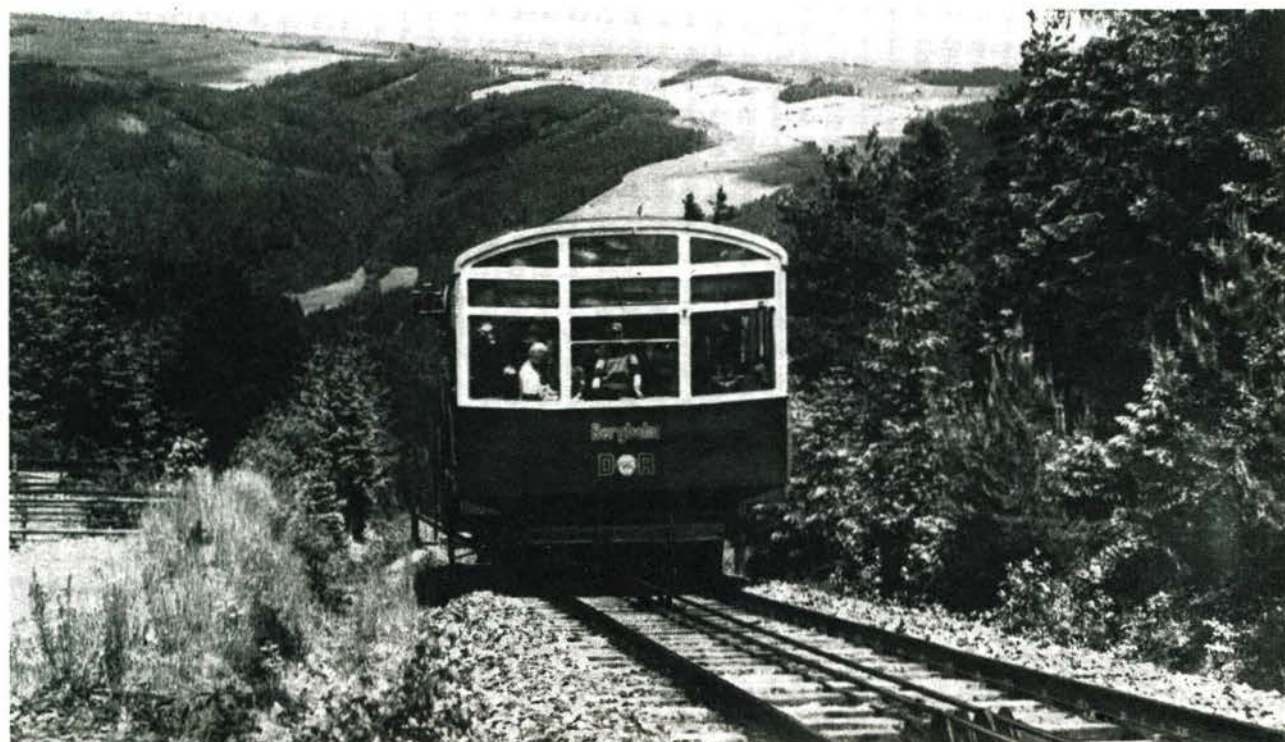
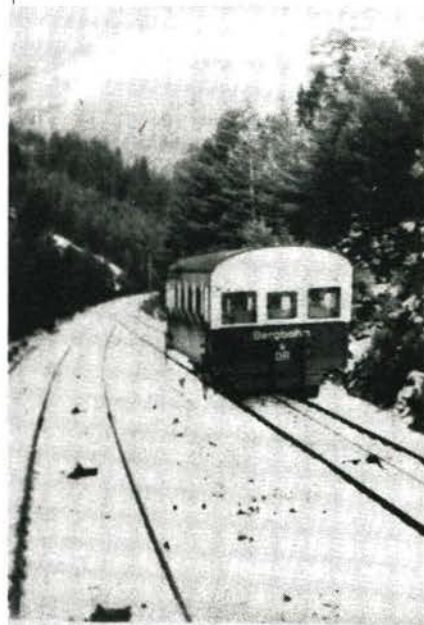
Bald nach Betriebseröffnung der Saalbahn im Jahre 1874 und ein Jahr

später der Strecke Saalfeld—Arnstadt entstand das Bedürfnis, auch das Schwarzatal durch eine Eisenbahn zu erschließen. Im Juni 1900 wurde hier der erste Abschnitt freigegeben. Wenig später konnte dann die gesamte Bahn von Rottenbach nach Katzhütte befahren werden. Nun hatten die Talgemeinden ihre Eisenbahn, und die dort hergestellten Industriegüter rollten schnell und billig in andere Landesteile.

Für die oberhalb von Obstfelderschmiede gelegenen vier Berggemeinden aber blieb das Transportproblem weiterhin ungelöst. Die dortigen Bewohner mußten mit ihren Fuhrwerken auf oft unmöglichen Gefällestrassen die Fertigprodukte zu den Talstationen Mellenbach und Sitzendorf fahren. Beladen mit den lebensnotwendigen Gütern begann der steile Aufstieg erneut und das zu jeder Jahreszeit. Als in den Jahren 1912 und 1913 noch die Strecke Wallendorf (heute Lichte Ost)—Ernstthal—Lauscha—Sonneberg eröffnet wurde, blieb den Berggemeinden keine andere Lösung, als unbedingt eine Verbindung an eine der bestehenden Strecken zu fordern. Bis 1919 — der erste Weltkrieg verhinderte die Realisierung weiterer Projekte — zögerte sich der so dringend erforderliche Bahnbau hinaus. Indes stand aber fest, daß die verkehrstechnische Erschließung nur mit einer Bergbahn, der sich eine Flachbahnstrecke anschloß, möglich war. Noch im Juni 1919 kam es zur Grün-

dung der „Oberweißbacher Bergbahn-Aktiengesellschaft“.

Am 14. Juli 1919 wurden der Bau als „öffentliche Notstandsarbeit“ und am 11. August 1919 das Statut der Aktiengesellschaft genehmigt. Im Herbst 1919 erhielt der bekannte thüringische Baurat Dr. Bäseler den Auftrag, das Bergbahn-Projekt zu begutachten. Anfänglich waren mehrere Projekte im Gespräch. Die Entscheidung fiel dann schließlich zugunsten der kürzesten, aber auch steilsten Strecke. 300 m Höhenunterschied waren zu überwinden.



Von dem anfangs geplanten Aktienkapital übernahm der thüringische Staat 300 000 RM, die übrigen Anteile in Höhe von einer Million RM mußten die beteiligten Gemeinden selbst aufbringen. Sofort wurden bei der damaligen Bezirkssparkasse in Königsee 25 % der gesamten Summe des Anfangskapitals eingezahlt. Rechtliche Schwierigkeiten begannen dann unmittelbar beim Vermessen der vorgesehenen Steil- und Flachbahnstrecke. Viele Bewohner waren nicht bereit, ihren Grund und Boden für den Streckenbau abzugeben

und zu verkaufen, zumal der Geldwert inflationsbedingt ständig sank.

Flachbahn entstand zuerst

Begonnen wurde der Bau schließlich mit der Flachbahn von Cursdorf aus. Zu diesem Zeitpunkt stand aber immer noch nicht fest, ob die bevorstehende Steilstrecke als Zahnrad- oder Seilbahn betrieben werden sollte. Die Flachstrecke wurde abgesteckt, und die Bäume beiderseits der künftigen Trasse wurden gefällt. Während dieser Arbeiten erteilte Dr. Bäseler der Waggonfabrik

in Gotha den Auftrag zum Bau der ersten Wagen.

Bis zu 300 Menschen arbeiteten damals an der Strecke. Das gesamte Baumaterial mußte mühevoll mit Fuhrwerken von den Talstationen heraufgeschafft werden. Durch die inflationäre Unsicherheit ging der Bahnbau nur schleppend voran. Überall wurde gespart, und die Zulieferfirmen kamen nur zögernd ihren Aufträgen nach. Aus den gefällten Fichten beiderseits der Strecke entstanden Schwellen, die – weil sie ungetränkt blieben – nach drei Jahren wieder ausgewechselt werden mußten. Die Gleisanlagen wurden mit sogenannten und aus Königsberg beschafften Abfallschienen hergestellt. 16 verschiedene Schienenprofile kamen zum Einbau. Inzwischen standen auch zwei Arbeitswagen zur Verfügung, die teilweise per Pferd oder Hand bewegt wurden. Baurat Dr. Bäseler kaufte vom städtischen Gaswerk Erfurt eine Lokomotive. Sie wurde zerlegt und abtransportiert. Die Lok war ein technisches Kuriosum. Das Lagerspiel der einzylindrigen mit Glühkopfmotor ausgerüsteten Benzollok betrug 12 mm, so daß der Beimann während der Fahrt ständig Öl auf die Lager gießen mußte. Wenn die Lok lief, hörte man ihren Krach bis Deesbach und Barigau.

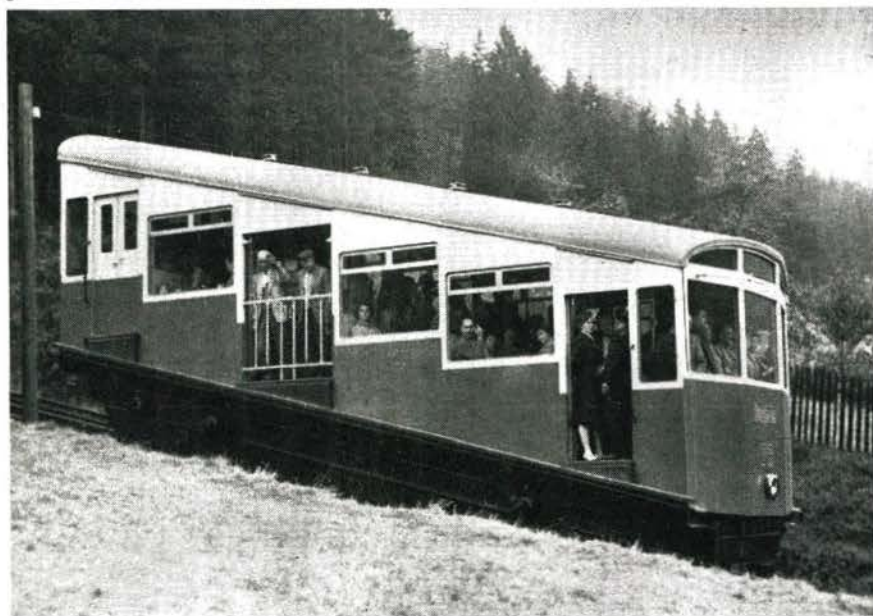
Da die gesamten Oberbauarbeiten ausschließlich manuell ausgeführt werden mußten, konnte die vorgesehene 18monatige Bauzeit nicht eingehalten werden.

Die Freigabe der nur 2,6 km langen Flachstrecke erfolgte durch eine Probefahrt mit einigen Ratsmitgliedern der Gemeinden nach 3 1/2-jähriger Bauzeit. In freudiger Erwartung erfolgte die sogenannte Jungfernfahrt von Cursdorf nach Lichtenhain. Die Fahrt endete aber damit, daß die Lok die Steigung 1:50 von Oberweißbach nach Cursdorf nicht bewältigte; ein donnernder Knall, und die Hauptdichtung war defekt.

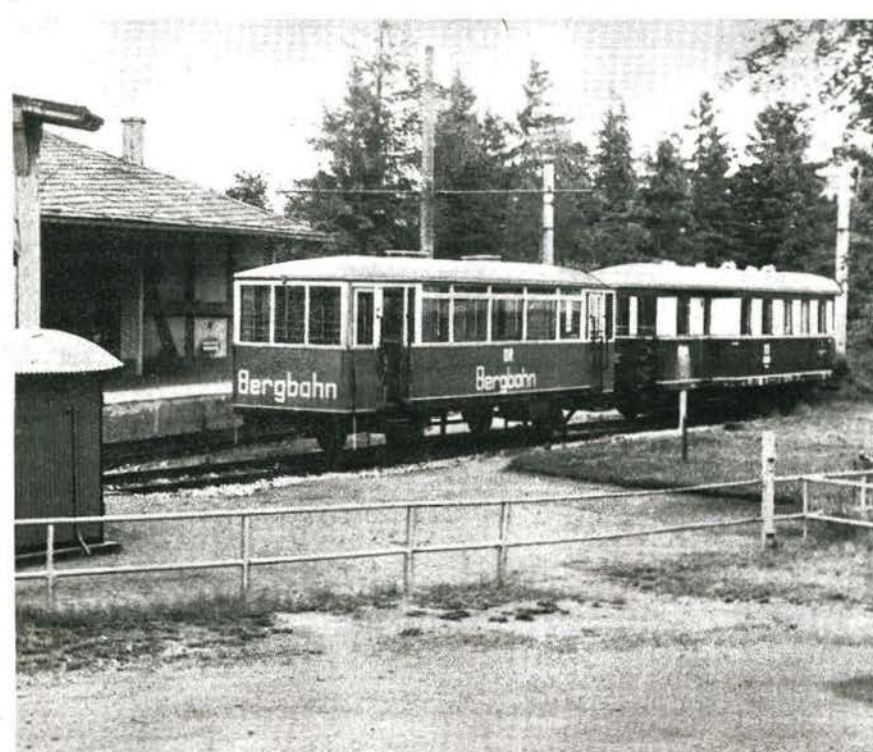
Bau der Bergbahn schloß sich an

Große Probleme bereitete die Herstellung der Steilstrecke von Lichtenhain hinunter nach Obstdfelderschmiede. Während der Vorbereitungs- und Vermessungsarbeiten an der Steilrampe hatte die Firma Heckel in Saarbrücken die eigentliche Standseilbahn konstruiert. Die gleiche Firma errichtete auf der

3



4



1 Blick von der Güterbühne auf den Personenwagen der Bergbahn.

2 Personenwagen vor der Ankunft in Lichtenhain.

3 Seitenansicht des Personenwagens.

4 Reservewagen für die Steilstrecke.

Lichtenhainer Bergstation ein Maschinenhaus, in dem ein 80 kW-Motor Platz fand. Bereits 1922 stieg die Bau- summe weiter und belief sich nun auf 4,8 Millionen RM.

Bis zum Februar 1922 waren die Steilstrecke abgesteckt und eine Schneise geschlagen. Wie auf der oberen Flachstrecke wurden die gefällten Fichten an Ort und Stelle wieder zu Schwellen verarbeitet und gestapelt. Mit Hilfe einer dampfbetriebenen Seilwinde in der Bergstation Lichtenhain konnten beladene Kipploren mit dem benötigten Material über die Rampe abgelassen werden. Diese Arbeit war eine regelrechte Schinderei, da die durchschnittliche Neigung bis zu 250‰ betrug. Die Arbeiter bewegten sich teilweise wie Akrobaten auf dieser Steilstrecke. Die Spurweite der Standseilbahn beträgt 1800 mm. Um das Rutschen der Erdmasse zu verhindern, mußten in Abständen von 150 bis 200 m Ankerschwellen angebracht und Schienenstützen in das Packlager einbetoniert werden.

Die gelieferte Güterbühne und der Personenwagen konnten aufgrund ihrer anomalen Breite erst an Ort und Stelle montiert werden.

Auf halber Höhe befindet sich eine Ausweichstelle, die nach 9 Minuten Fahrzeit erreicht wird.

Aufnahme des Betriebes

Um das finanzielle Defizit etwas auszugleichen, wurden schon 1922 ab und zu einige Fracht- und Personenfahrten absolviert. Das sprach sich sehr schnell herum, und an manchen Sonntagen herrschte großer Andrang. Kleine Pannen blieben allerdings anfänglich nicht aus. Die offizielle Eröffnung fand am 15. März 1923 statt, nachdem der Personen- und Güterverkehr schon im beschränkten Umfang ab 1. März 1923 aufgenommen worden war.

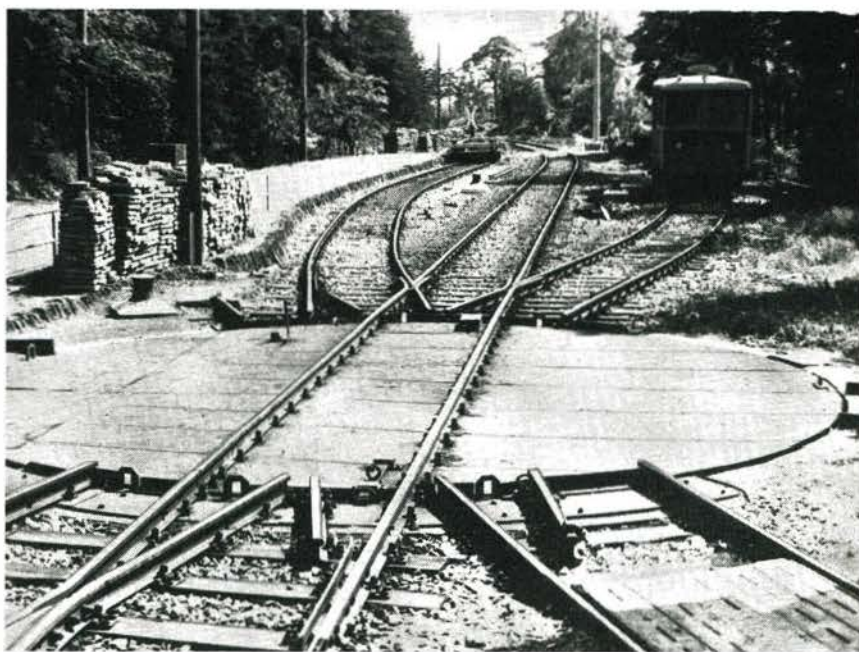
Unterdessen wurde die obere Flachstrecke elektrifiziert und noch viel improvisiert, da der erforderliche Strom durch ein Hintereinanderschalten von Stromerzeuger und Batterie gewonnen werden mußte. Die so gewonnene Elektroenergie reichte gerade aus, um den Triebwagen einzusetzen. Die oben erwähnte Lok wurde demon- tiert und später vermutlich verschrottet. Die örtliche Tageszeitung berichtete damals von einem enormen Pfingst- verkehr 1923, so daß zusätzlich viele Sonderfahrten abgewickelt werden mußten. Eine Fahrt kostete in jener Zeit 300 RM – es war ja Inflation. Tages- einnahmen von über 6 Millionen RM waren damals normal.

Die Nahgüterzüge brachten von Rot- tenbach kommend die Waggons an der Spitze des Zuges bis zur Station Obst- felderschmiede. Der Diensthabe- de hatte damals kein leichtes Amt, er war Mädchen für alles: Fahrkartenver- käufer, Telefonist, Aufsicht und Rangier- er. War ein Nahgüterzug eingetrof- fen, holte er sich nach sicherungs- technischer Zustimmung abgabe von Mellenbach die Erlaubnis ein. Dadurch konnte in Mellenbach keine Signalbedienung mehr in Richtung Obstfelderschmiede erfolgen. Die für die Höhendörfer bestimmten Waggons wurden abgehängt, Richtung Mellenbach rangiert und über eine

in 18 Minuten immerhin einen Hö- henunterschied von über 320 m. Das erforderliche Drahtseil lieferte die Seil- fabrik Zwickau (heute VEB Seilfabrik Zwickau). Die Liegedauer eines Seiles beträgt ungefähr 5 bis 7 Jahre. Pro- bestücke von 2,5 m Länge müssen für Prüf- und Untersuchungszwecke in Lichtenhain aufbewahrt werden. Tur- nummäßig finden jährlich eine Haupt- und eine Zwischenuntersuchung statt.

Was ist, wenn das Seil reißt?

Das 41 mm starke Drahtseil läuft über Rollen zwischen den Gleisen und kann mit rund 89,8 kN belastet werden. Es wurden mehrere Varianten der Siche-



Für den Modelleisenbahner nicht uninteressant: Die Drehscheibe in Lichtenhain.

Fotos: Sammlung Verfasser (2), G. Fromm, Erfurt (1), S. Rasch, Mülten St. Jacob (2)

handverschlossene Weiche in eines der beiden Abstellgleise geschoben. Anschließend holte die Lok die inzwischen von Lichtenhain heruntergebrachten Güterwagen, mit denen sie dann wie- der an den Zug fuhr. Nach einer Brems- probe ging es weiter in Richtung Katz- hütte. Die eigentliche und sehr schwere Arbeit begann dann erst. Die angekom- menen Wagen mußten an lange, über Umlenkrollen zu einer kleinen Trafo- station führenden Seile gehängt und von dort auf eine Drehscheibe ge- schoben werden. Auf der Güterbühne verladen, wurden sie dann verankert. In Lichtenhain angekommen, erfolgte ebenfalls über eine Drehscheibe das Umsetzen auf die Gleise der Flach- bahnstrecke.

Die 1,4 km lange Seilbahn überwindet

rung getroffen. Falls die Geschwindig- keit von 2,1 m/s erreicht ist, ob Tal- oder Bergfahrt, sprechen die Siche- heitseinrichtungen an, um beide Fahr- zeuge sofort anzuhalten. Eine mit der Achse verbundene Exzeterscheibe wird dann durch einen Stift gelöst, und der Exzenter schlägt auf den Schie- nenkopf auf. Die andere Sicherung ist durch eine Fang- bzw. Zangenvorrich- tung gegeben. Sollte der Wagen keinen Stillstand erreichen, lösen sich nachträglich noch drei Fangvorrich- tungen aus. Sie wirken so, daß sich am doppelten Führungsgrad (doppelter Spurkranz) je zwei Zangen an den ko- nisch ausgebildeten Schienensteg an- pressen. Die anderen Sicherungen be- finden sich in der Kraftstation der Berg- bahn in Lichtenhain, um bei eventuel-

Im Stromausschall beide Wagen zu ihrer Station zu bringen.

Übernahme durch die DR

Im Jahre 1951 ging die „Oberweißbacher Bergbahn“ in den Besitz der Deutschen Reichsbahn über und mußte mit erheblichen Aufwendungen überholt und modernisiert werden. Die gesamte Maschinenanlage in Lichtenhain bedurfte einer völligen Erneuerung. Das Sachsenwerk in Dresden übernahm diese Aufgabe und rüstete die Anlage mit einem neuen Antriebsmo-

tor von 80 kW aus. Spezialisten aus Penig bauten ein neues Getriebe ein und überholten sämtliche elektrischen Anlagen. Die beiden Triebwagen und der Beiwagen der Flachbahn wurden modernisiert. Auch der gesamte Oberbau mußte völlig erneuert werden. Ein neues Notstromaggregat mit einer Leistung von 140 kW wurde installiert und ist jetzt in der Lage, den Strom zu liefern. Die Güterbeförderung wurde im Jahre 1966 eingestellt und vom Kraftverkehr übernommen. Die Güterbühne erhält während der Som-

mersaison einen Aufsatzwagen, um dem starken Reiseverkehrsaufkommen gerecht zu werden. An manchen Tagen können dadurch bis zu 4000 Reisende befördert werden. Die wenigen Kollegen der „Oberweißbacher Bergbahn“ haben bei solchem Andrang alle Hände voll zu tun.

Quellennachweis

- (1) Dr. Baseler, Die Entstehung der „Oberweißbacher Bergbahn“. Lokmagazin 1967.
- (2) R. Küpper, Die „Oberweißbacher Bergbahn“. Fahrt frei, Nr. 18 und 19, 1977.

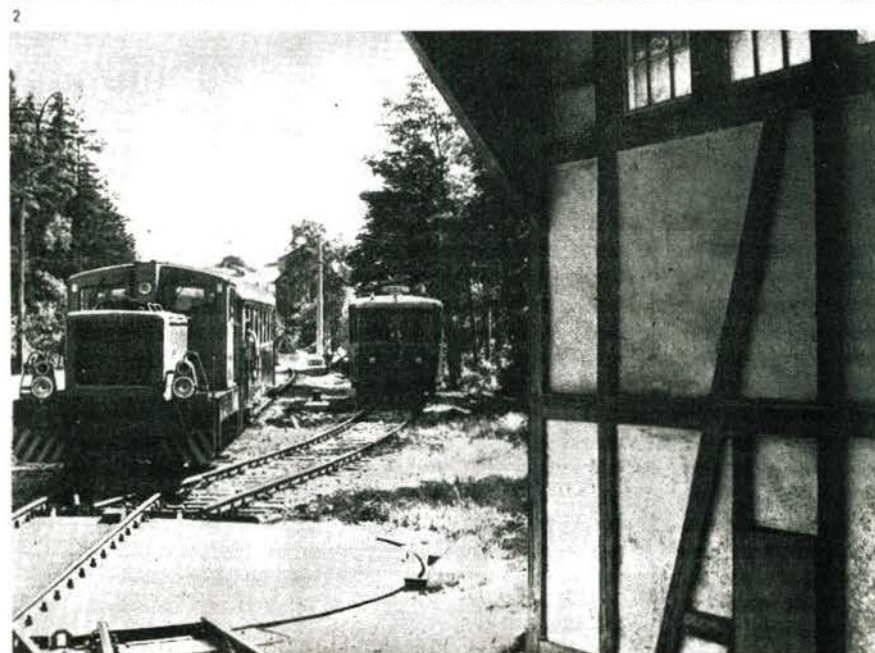
Oberweißbacher Besonderheiten

Eine nicht alltägliche Betriebsführung konnte man im Juli 1982 auf der Oberweißbacher Bergbahn beobachten. Auf der Steilstrecke dieser Bahn wurde eine Diesellok der Baureihe 101, die 101 715, auf die Güterbühne gefahren und zur Flachstrecke nach Lichtenhain befördert.

Der Grund: Der für den Abschnitt Lichtenhain—Cursdorf vorhandene Triebwagen 279 203 war defekt, so daß die 101 einspringen mußte.

Drei Tage konnten die vielen Urlauber und Eisenbahnfreunde eine seltsame Garnitur beobachten. Als Zuglok die erwähnte 101 715 und als „Beiwagen“ den Steuerwagen 279 202. Da die Lok den Beiwagen in Richtung Cursdorf schob, meldete der im Steuerwagen zusätzlich eingesetzte Triebfahrzeugführer über UKW-Sprechfunk, ob die Überwege frei waren.

S. Rasch, Mülsen, St. Jacob



1 Lok 101 715 wird am 9. Juli 1982 als Ersatz für den defekten Triebwagen 279 202 auf der Güterbühne nach Lichtenhain befördert.

2 Triebwagensatz fährt noch am selben Tag, aus Cursdorf kommend, in Lichtenhain a. d. Bergbahn ein.

Fotos: Verfasser

Juri Leonidowitsch Iljin, Leningrad

Museumslokomotiven in der Sowjetunion

Der Gedanke, historisch wertvolle Objekte der Eisenbahn in der UdSSR aufzubewahren, ist nicht neu. Über die Einrichtung eines Eisenbahnmuseums, in dem Dampflokotiven und Wagen gezeigt werden sollten, wurde erstmals Ende der 20er Jahre diskutiert. Allerdings existierte schon damals das 1908 gegründete Museum für Eisenbahntransport im damaligen Petersburg. Die Geschichte des Eisenbahnwesens dokumentieren hier aber nur Modelle und Fotos.

1948 wurde in Moskau die Lokomotive Y127 mit einem Wagen erstmals als Denkmal aufgestellt. Dieser Zug brachte 1924 die sterbliche Hülle Lenins von Gorki nach Moskau. 1957 kam eine weitere Denkmallok hinzu, die ebenfalls mit dem Namen Lenins verbunden ist und von der finnischen Regierung übergeben wurde. Von Jahr zu Jahr wuchs nun auch in der Sowjetunion das Interesse an älterer Eisenbahntechnik.

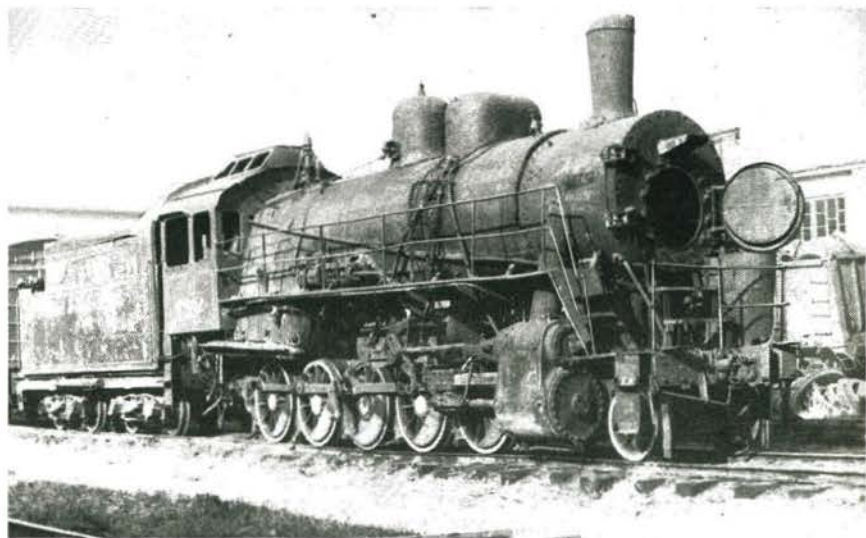
Museum war in Schossejnaja vorgesehen

1969 wurde ein Projekt für den Bau eines Lokomotiv-Museums auf dem Bahnhof Schossejnaja in der Nähe von Leningrad ausgearbeitet. Es war vorgesehen, die verschiedenen Sachzeugen in einzelnen Ausstellungshallen unterzubringen. Leider ist dieses Vorhaben nicht verwirklicht worden.

Eine ganze Reihe von Dampflokotiven sollten für diese Zwecke aufbewahrt werden. Dazu gehörten auch die Loks 5-340, УТТ-831 und C-16, die dann aber verschrottet wurden. Deshalb blieb in den 70er Jahren nur die Möglichkeit, einzelne Lokomotiven weiterhin als Denkmal aufzustellen. Der Moskauer Klub für Eisenbahnmodellbau ist übrigens gegenwärtig dabei, sämtliche Lokomotivdenkmäler in der Sowjetunion zu erfassen. 1981 befanden sich mehr als 70 Lokomotiven auf „ewigen Haltestellen“.

Eine Veröffentlichung führte zu neuen Initiativen

Ein 1978 in der Zeitschrift „Technik für die Jugend“ veröffentlichter Beitrag von A. S. Nikolski unterstrich die kulturhistorische Notwendigkeit der Erhaltung alter Dampflokotiven. Dieser Artikel löste ein breites Echo in der Bevölkerung aus. Im Leningrader Museum für Eisenbahntransport trafen Dutzende von Briefen mit neuen Ideen, Vorschlägen und Hinweisen ein, auch ältere Eisenbahnfahrzeuge museal zu betreuen.



Das Verkehrsministerium (MPS) gab in Zusammenarbeit mit allen Eisenbahndirektionen und Ausbesserungswerken dem Leningrader Museum für Eisenbahntransport entsprechende Hilfe bei der Beschaffung von Informationen über noch vorhandene ältere Eisenbahntechnik.

Anordnung „№ A-8772“ wurde Grundlage

Inzwischen entstand eine zentrale Liste, in der alle SZD-Lokomotiven, die künftig für museale Zwecke erhalten bleiben, erfasst sind. Am 18. März 1981 bestätigte der stellvertretende Verkehrsminister K. W. Kulajew diese Aufstellung als Anordnung „№ A-8772“. Mindestens 18 Lokomotiven werden nun als Exponate des Leningrader Museums für Eisenbahntransport in die Museumsregistratur aufgenommen. Als die genannte Anordnung rechtswirksam wurde, fehlten im Museum noch Angaben über die Serienstruktur des Lokomotivparks der Eisenbahnen des Verkehrsministeriums. Daher wurden viele historisch wertvolle Lokomotiven nicht in den Museumsbestand übernommen. Außerdem besteht in

der Sowjetunion ein fast 100 000 km langes Industriebahnnetz, auf dem ebenfalls interessante Fahrzeuge eingesetzt sind.

Interessante Werklokotiven werden hinzu kommen

Deshalb bemüht sich das Museum neuerdings auch um die Erhaltung von Lokomotiven, die nicht in der einstweiligen Verfügung erfasst sind. So wurde beispielsweise mit der Hauptverwaltung für Lokomotivwirtschaft eine zusätzliche Vereinbarung über die

Dampflok 534, 1917 von Baldwin (USA) gebaut, im Depot Omsk (August 1981).

Erhaltung einer Dampflokotiven der BR УТТ № 50, die auf den 1067-mm-spurigen Eisenbahnstrecken der Insel Sachalin eingesetzt war, getroffen. In den USA gebaut, wurden Loks dieses Types während des zweiten Weltkrieges in die Sowjetunion geliefert. Sie waren lange Zeit auf den breitspurigen Strecken im europäischen Teil der UdSSR eingesetzt. Erst danach erfolgte die Umspurung. Aber auch das Werk „Wtortschermet“ in Charkow hat dem Museum eine Dampflok zur Verfügung gestellt. Es handelt sich um die Lok TT № 1770 (ex BR 91 der Deutschen Reichsbahn). Das Belorezker Metallurgiekombinat bot dem Museum die 750-mm-spurige vierfachgekuppelte Schleppenderlok K157N-76 an, die 1928 bei Kolomna gebaut wurde. Im Orenburger Ausbesserungswerk für Dieselloks fand man die Dampflok OB-5643 und in der Armawirer Vereinigung „Promsheldortrans“ die Dampflok 918, die 1912 im Lugansker Werk hergestellt wurde.